

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 62



АВТОМОБИЛЬ ЗИЛ-111 —
ЛИМУЗИН НОВОЙ ИСТОРИИ



ЧЕТЫРЕКОЛЕСНЫЕ
СИМВОЛЫ СОВЕТСКОГО
СОЮЗА



МЕХАНОСБОРОЧНЫЙ ЦЕХ
ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657209



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 62, 2020

РОССИЯ

Издатель: ООО «Байор Медиа»
Главный редактор: Фред Мерия Александровна
Адрес издательства, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издания: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: 8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:
info@asheche-kollektsiya.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций,
Свидетельство ПИИР ФС-77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@BaiorMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис: 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (М1).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «АйГарес»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Издатель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченко, д. 42-44,
оф. 15 В, с. Киев, 01601
Распространение: ООО «ДРУПРЕСС» УКРАИНА,
ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680
Заказать продолжение номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.rodrickozdpressie.ua
E-mail: rodrickozdpressie.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
UL Verna 2 C
27200 Stankowice
POLAND

Тираж: 5000 экз.
Цена: 1699 руб.

Издатель оставляет за собой право уменьшить
рекомендованную цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять достоверность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частично, запрещено.
Все права защищены.

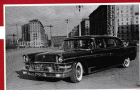
Copyright © 2020 Ашет Коллекция
Copyright © 2020 Achet Collections
Copyright © 2020 Ашет Коллекция Украина
Периодическое издание. В каждом номере журнал
и модельный автомобиль являются неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотограф не служит
для точного описания товара.
Подписано в печать: 28.02.2020
Дата выхода в свет: 18.06.2020

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Автомобиль ЗИЛ-111 – лимузин новой истории

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Четырехколесные символы Советского Союза

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Механосборочный цех особого назначения

Фотографии и иллюстрации: 3 © РИА Новости, 4 © И. О. Коваленко,
5 © Айр-Старс (3-измер), 6 © Айр-Старс, (измер) © Алексей Гуляев, (Волгоград, Парк,
7 (слева) © East News, (справа) © Айр-Старс; 8 (измер) © РИА Новости,
(измер) © Алексей Служба Фотографа ТДС, 9 (измер) © РИА Новости,
(измер) © Игорь Гончаров ТДС, 10-11 © РИА Новости.

Автомобиль ЗИЛ-111 – лимузин новой истории

Модель номер



В конце 1950-х годов, с приходом хрущевской оттепели, в советском обществе произошли существенные изменения, которые не могли не отразиться и на положении дел в автомобильной промышленности.

Изменилась не только политика государства, но и внешняя атрибутика этой политики. Перемены затронули в том числе и автомобили, на которых передвигались высшие руководители коммунистической партии и советского правительства.

Лимузин новой эпохи

В первое послевоенное десятилетие флагманом советского автопрома оставался ЗИС-110, выпускавшийся с 1945 года и имевший в прародителях американский Packard. Выбор именно этой марки был обусловлен главным заказчиком: Сталину нравилась ее огромные лимузины, и в 1950-х годах все высшие руководители страны, как правило, ездили именно на «Паккардах». К середине 1950-х годов автомобиль номер один в государстве – ЗИС-110 – безнадежно устарел. К тому же после смерти Сталина наметились значительные перемены в жизни страны, которые не могли не затронуть Кремль и его особые гаражи. Прежде всего требовал обновления автопарк гаража № 1. По заданию Н. С. Хрущева на заводе ЗИС (позже переименованном в ЗИЛ) под руководством Валентина Николаевича Росткова началась проектировка нового фаворита правительственного кортежа – модели «111».



Новые методы в кузовостроении, новые тенденции в проектировании облика привели к выработке абсолютно новой для СССР концепции представительского автомобиля. Проекту ЗИС-111 предшествовал довольно длительный период творческих поисков.

Советский автомобиль высшего класса ЗИЛ-111 выпускался малыми сериями на Заводе им. Ленинского комсомола в Москве, 1958 г.

Модель автомобиля ЗИЛ-111Д

Энергомашина карбюратор обеспечивает автомобильное бескомпромиссное качество езды

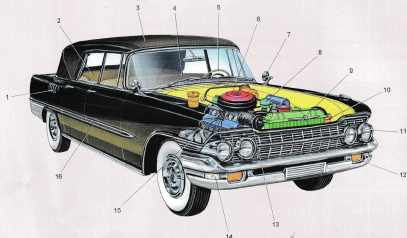
Компактный размер тела в 6-дверном варианте

Вариант на советских автомобилях для установки четырех фар головного освещения

Для задних пассажиров установлен кабинет для отдыха



Компоновочная схема автомобиля ЗИЛ-111Д



1 – лонжерон воздухозаборник,

2 – задний диван,

3 – складная крышка,

4 – стеклочиститель,

5 – рулевое колесо,

6 – воздухоочиститель,

7 – наружное зеркало заднего вида,

8 – масляная горловина,

9 – радиатор,

10 – аккумулятор,

11 – фара,

12 – противотуманная фара,

13 – генератор,

14 – сигнал поворота,

15 – двигатель,

16 – хромированная накладка (молдинг).

Технические характеристики автомобиля ЗИЛ-111Д

Тип кузова: семиместный на브리олет

Габаритные размеры, мм:

длина – 6190 ширина – 2040

высота – 1640 колесная база – 3760

Колеса:

передняя – 1560 задняя – 1560

Дорожный просвет, мм: 210

Радиус поворота, м: 7,5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 2450

Двигатель: ЗИЛ-111, четырехтактный, V-образный, восьмилитровый карбюраторный

Рабочий объем, см³: 5969

Максимальная мощность, л. с.: 220 при 4200 об/мин

Коробка передач: двухступенчатая автоматическая с гидротрансформатором

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с гидроусилителем

Подвеска:

Передняя: независимая, пружинная с рычажными гидромолотниками. Задняя: зависимая, рессорная с телескопическими гидромолотниками

Размер шин: 8,90-15"

Максимальная скорость, км/ч: 170

Время разгона до 100 км/ч, с: 23

Расход топлива при смешанном цикле, л/100 км: 29

Объем топливного бака, л: 120



Генсек ЦК КПСС Леонид Брежнев на автомобиле ЗИЛ-114 в Восточном Берлине, 1979 г.

В качестве аналогов было выбрано несколько закупленных в США автомобилей: Cadillac Fleetwood-75, Chrysler Imperial Crown, Packard Executive Patrician, Packard Executive Caribbean. Первый образец «сто одинадцатого» не был простой копией какого-либо из прототипов. Его облик представлял собой обобщение различных стилистических элементов американских автомобилей среднего и высшего классов начала 1950-х годов.

В качестве прототипа внешнего оформления ЗИС-113 был выбран дизайн модели Packard Patrician 1953–1954 годов. Эскизы будущего легендарного автомобиля были готовы в 1955 году, а уже в 1956 году первый опытный образец под названием «Москва» экспонировался на ВСХВ, но особого интереса у публики не вызвал. Решив, что дизайнеры ЗИЛа не в состоянии самостоятельно решить вопрос с обновлением, Министерство автомобильной промышленности объявило конкурс на проектирование нового перспективного автомобиля, тогда еще ЗИС-113. Среди большого количества предложенных проектов наибольший интерес представляли два: полностью готовый экземпляр ЗИС-113 «Москва», который уже экспонировался на ВДНХ СССР, и опытный автомобиль, силуэтом напоминавший «Паккард» 1955-го модельного года, представленный начинающим дизайнером Львом Еремеевым с Горьковского автозавода. Две эти модели представляли собой разные конструкторские школы, разные подходы: «свой», зиповский – и «чужой», отягченный привычкой для заводской команды дизайнеров премии. В ходе обсуждений велись жаркие дискуссии: ЗИС Росткова

★ ЧТОБЫ НЕ ОТСТАТЬ ОТ АМЕРИКИ

Обычно автомобили первого лица служат десятилетиями и более, но уже через четыре года Хрущев ушел в Кеннеди новой «Линколы», и вскоре появился новый лимузин ЗИЛ-114.

★ был практически полностью спроектирован и готов к производству, но вариант Еремеева казался намного более интересным и соответствовал всем современным требованиям. По итогам конкурса был выбран вариант Еремеева, и Ростков покинул завод.

Триумф модели

Автомобиль ЗИЛ-113 начинает свою историю с 1956 года, когда дизайнерский проект Еремеева был воплощен в натуральную величину из пластика, тогда же было собрано несколько образцов автомобиля в металле. А уже в 1958 году новый советский представительский автомобиль был принят к производству под обозначением ЗИЛ-113 (в 1956 году умер директор завода ЗИС И. А. Лихачев и завод был переименован в его честь). Выполненная в металле машина получилась красивой и вместе с тем строгой. Стоит отметить стилистическое сходство ЗИЛ-113 с выпускавшейся на Горьковском автозаводе «Чайкой» ГАЗ-15. Порядная часть автомобиля напоминала «Паккард» и «Меркурий» 1955–1956 годов, но в то же время выгодно отличалась от них по дизайну. Внешне машина выглядела элегантнее, чем «Паккард», и более солидной и представительской, чем «Меркурий». ЗИЛ-113 стал олицетворением Советского Союза периода «оттепели». Панорамное лобовое стекло и большая площадь остекления обеспечивали поступление внутрь салона большого количества света. По бортам автомобиля шли стреловидные молдинги и далее – «кабриольные» щепки, как на «Империале» 1956 года, задняя часть была выполнена в стиле «Паккарда». Фары и большие вертикальные задние фонари имели козырьки, напоминающие готические арки средневековых соборов.

НЕУДАВШИЙСЯ ПРОЕКТ

Ростков отказывался лишь от собственных представлений о «протокольной» красоте, с учетом основных американских кузовных трендов того времени. Прототип получился самобытным, но визуально тяжеловесным и архаичным. Это и решило судьбу «Москвы». Хрущев автомобиль забраковал, пригвоздив в пример новинки американского автопрома.



Руководители СССР и ГДР проезжают на автомобиле ЗИЛ-114 по улицам Восточного Берлина, 1973 г.

В 1958 году на Международной выставке в Брюсселе ЗИЛ-111 был награжден Почетным дипломом и в том же году с некоторыми изменениями пошел в производство. В сравнении с ЗИС-110 ЗИЛ-111 представлял собой настоящий прорыв в автомобилестроении и являлся автомобилем, отвечающим требованиям своего времени. В 1960 году началось производство кабриолета ЗИЛ-11В. Это был большой семиместный автомобиль с брезентовым тентом и четырьмя подъемными окнами дверей в специальных хромированных рамках, которые в опущенном положении утапливались вровень с верхней кромкой дверей. Подъем и опускание стекол производились электрическими стеклоподъемниками. Мягкая крыша поднималась и складывалась с помощью электрогидравлического привода. Тент в сложенном положении, как и у кабриолета ЗИС-110В, накрывался декоративным кожаным чехлом. Заднее сиденье представляло собой мягкий диван с широким центральным отодвигающимся подлокотником. Стенки

В ОТСТАВКЕ

После замены на короткобазные ЗИЛ-117 устаревшие серо-голубые ЗИЛ-114 хранились в одном из гаражей Министерства обороны. В 1987 году они были переданы в Управление пожарной охраны московской области, где, возможно, находятся и по сей день.

дополнительных сидений – стралонетов складывались вдвое. Цвета и материалы отделки салона определял будущий пользователь лимузина. От водительского места салон отделялся поднимающейся стеклянной перегородкой с электроприводом.

Обновление модели

Версия ЗИЛ-111Г, которую в конце 1962 года запустили в серию, уже довольно сильно отличалась от всех американских машин тех лет. Существенной переработке подверглась не только передняя часть кузова, но и корм. Впервые на советском автомобиле появилась четырехфарная система головного света, задние фонари стали круглыми, на боковине машины вновь появился стреловидный молдинг, идущий от большого гофрированной накладкой позади задней колесной арки. Надпись промисью «Зил сто одиннадцатидва» на заднем крыле уступила место лаконичной «ЗИЛ-111». Кондиционер стал стандартным оборудованием на всех автомобилях. Изменился внешний вид и оборудование салона (кондиционер, отделка) сделали автомобиль длиннее на 50 мм и тяжелее на 210 кг. Мощность двигателя была поднята с 200 до 220 л.с.

Первый кабриолет ЗИЛ-11В был собран в начале 1965 года – через полгода после рестайлинга базового лимузина. До 1967 года было изготовлено всего восемь экземпляров, из них четыре, предназначенные для парад-

Светлый лимузин высшего класса ЗИЛ-11В на автовыставке «ЮФ Вадвайнер» в Москве, 2016 г.



на Красной площади, отличались серо-голубой окраской, наличием комплекта флажков, установленных в салоне специальными поручнями и блоком микрофонов. Кроме серо-голубых парадных было еще три ЗИЛ-111Д строгого черного цвета. Один из этих автомобилей был отправлен в дар лидеру ГДР Эриху Хонеккеру, а два других долгое время оставались на ЗИЛе. Отдельного упоминания заслуживает восьмая машина. Судя по имеющимся фотографиям, ЗИЛ-111Д бежевого цвета находился в гараже Фиделя Кастро вместе с подаренным ему в 1963 году черным ЗИЛ-11В.

Конструкция ЗИЛ-111Д

Рамная конструкция автомобиля определялась требованиями к представительскому лимузину в части обеспечения комфорта и безопасности высокопоставленных пассажиров. В основе ЗИЛ-111Д – пространственная рама, выполненная из штампованных локаторов и задней поперечины коробчатого сечения, соединенных между собой заклепками и сваркой. В средней части – X-образный усилитель жесткости.

Подвеска передних колес мезамкисимая, пружинная с рычажными гидравлическими поршневыми амортизаторами двойного действия. Для уменьшения кренов кузова при поворотах в передней подвеске имеется стабилизатор поперечной устойчивости, представляющий собой изогнутый стержень, закрепленный поперек рамы в опорах на резиновых втулках. При перекосах передней части автомобиля стержень скручивается и препятствует наклону кузова.

Задняя подвеска зависимая, на полуэллиптических рессорах с двумя телескопическими гидравлическими амортизаторами. Для снижения уровня шумов при движении автомобиля все детали подвески соединяются с рамой через резинометаллические втулки.

Двигатель остался прежним – V-образная карбюраторная верхнеклапанная «посмерка» с углом развала цилиндров 90°. Единый 16-шариковый распределительный вал располагается в развале цилиндров. Привод клапанов осуществляется штифтами, воздействующими на коромысла. С целью снижения шума для компенсации зазоров клапанов применены гидротолкатели. За счет увеличения длины на 50 мм и установки кондиционера масса ЗИЛ-111Д увеличилась на 210 кг по

★ ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД

На шасси ЗИЛ-111 в 1962 году группой молодых дизайнеров завода был создан малый служебный автобус повышенной комфортабельности «Юность», который под обозначением ЗИЛ-118 мелкосерийно выпускался в 1965–1971 годах и сумел завоевать несколько призов в международных конкурсах туристических автобусов. На его базе выпускались также реанимобили ЗИЛ-118А.

сравнению с предшественником. Чтобы не ухудшить динамические характеристики автомобиля, мощность двигателя подняли до 220 л. с.

С двигателем агрегируется двухступенчатая гидромеханическая автоматическая коробка передач, представляющая собой незначительно переработанную автоматическую трансмиссию Power Flite автомобиля Chrysler Imperial Crown 1953 года. В этот период Chrysler устанавливал на свои автомобили кнопочное управление режимами работы трансмиссии. Пульты с четырьмя кнопками, расположенные слева от водителя, имеются как у ЗИЛ-111, так и у ГАЗ-15.

Крутящий момент передается на задние колеса карданным валом, состоящим из двух половин и имеющим промежуточную опору, прикрепленную к раме.

Гидроусилитель руля позволяет легко управлять автомобилем массой более 2,5 т. Эффективное торможение обеспечивает гидравлические барабанные тормоза с каскадным вакуумным усилителем. У задних тормозов обе колодки приводятся в действие от одного рабочего цилиндра, а у передних тормозов – каждая колодка от отдельного цилиндра.

Испытатели особо отметили хорошую управляемость ЗИЛ-111 и его способность «держать дорогу». Устойчивость автомобиля проверялась на сухом асфальте при движении с максимальными скоростями, а также на влажном шоссе при скорости 120–150 км/ч. Какой-либо склонности к возникновению заносов в ходе испытаний не было отмечено. При этом маневренность нового лимузина благодаря меньшему радиусу поворота и наличию гидроусилителя руля оказалась гораздо лучше, чем у ЗИС-110. ★

Модель намере...



Водительское место автомобиля ЗИЛ-111. 2012 г.



Официальный сайт
Завода Конструктор
на YouTube: 9174 с.

Четырехколесные символы Советского Союза

Автомобили, на которых ездили генеральные секретари ЦК КПСС и руководители Советского Союза, отражали не только их личные предпочтения, но и определенные этапы истории страны.

Роскошные, безопасные и мощные представительские автомобили первых лиц государства во все времена вызывают большой интерес. В мировой практике в качестве исходных моделей выступают серийные автомобили представительского класса, которые дорабатываются в соответствии с требованиями заказчика. Исключение составил СССР, в котором автомобилестроение начало развиваться гораздо позже в силу исторических причин.

Первые автомобили для советских вождей

Автомобилизация СССР началась только в 1950-е годы с выпуска малых и средних автомобилей. Страна, приступившая к строительству социализма, не могла до поры до времени позволить себе растрачивать труд



Автомобиль ЗИС (ЗИС-12) Барыковского автомобильного завода на проспекте Мира в Комсомольске-на-Амуре, 1956 г.

НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ РУКОВОДСТВА

Единственным за всю историю СССР представительским автомобилем, который поступил в свободную продажу, стал ГАЗ-12 «ЗИМ». Цена, конечно, была немалой – 40 тыс. рублей, тем не менее покупатели находились, а при сохранении темпа экономического роста, достигнутых к 1953 году, их число только возрастало. Всего за десять лет было выпущено 21 527 машин.

ЗИС-101 после парада автомобилей историков, 1976 г.



опытных рабочих и производственные мощности производства роскошных машин. Для нужд высшего руководства страны по мере исчерпания трофеев царского гаража небольшими партиями закупали «Роллс-Ройсы» и «Паккарды».

Первым массовым советским представительским автомобилем стал ЗИС-101. Спроектировали его советские конструкторы, но для успешного освоения в производство столь технически сложной конструкции, как представительский автомобиль, штампы, станки и другую сложную оснастку пришлось заказывать у американской фирмы «Бадди». Серийный выпуск ЗИС-101 начался в ноябре 1936 года, до 1941 года удалось выпустить 8752 машины. При столь небольших объемах выпуска, обусловленном высокой сложностью и себестоимостью, ЗИС-101 не м

ПЕРВЫЙ ЛИМУЗИН ДЛЯ СТАЛИНА

В 1935 году американский посол передал руководителю СССР подарок президента США Франклина Рузвельта – большой бронированный лимузин Packard Twelve массой свыше 6 т. Это была самая совершенная по техническим характеристикам модель с семиместным кузовом. Автомобиль потом переокрашили в «правительственный» черный цвет.



ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РОДИНУ

В 2003 году ЗИЛ-111Д, подаренный в свое время Эрнсту Хонендеру, приобрел на аукционе Музей техники Вадима Задорожного. Усилиями реставраторов музея были восстановлены салон и лакокрасочное покрытие автомобиля, проведено всестороннее техническое обслуживание.

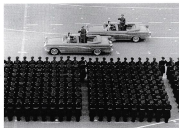
Большой ЗИЛ-111В выпуска 1960 года, принадлежавший Л. И. Брежневу, стал звездой аукциона ретроавтомобилей, который провел аукционный дом «Артквотриаль» 4 февраля 2011 года в Париже. Известный покупатель из России приобрел его за 188 100 евро.

пошло не так. В 1958 году конструкторы бывшего завода имени Сталина, переименованного в завод имени Лихачева, создали новый представительский автомобиль ЗИЛ-111, оборудованный кондиционером, автоматической коробкой передач и гидроусилителем руля. Вольным решением производственной нового автомобиля было ограничено мелкосерийной сборкой – исключительно для нужд высшего руководства страны. За период с 1958 по 1967 год было выпущено всего 112 единиц ЗИЛ-111 всех модификаций. В их число вошли восемь экземпляров марки ЗИЛ-111Д. Изготовленные по заказу ЦК КПСС, эти автомобили были эксклюзивными, не имели гражданских версий и никогда не поступали в свободную продажу. Их распределение – закрепление за конкретным лицом – осуществлялось в самых верхних эшелонах власти.

ЗИЛ-111 – визитная карточка руководителей СССР

Стремительный внешний облик нового автомобиля в сочетании с декоративными молдингами символизировал вступление страны в аэрокосмическую эру. Вместе с тем черный цвет, в который окрашивали почти все ЗИЛы, подчеркивал роскошь машины, большие размеры символизировали могущество страны, богатое оснащение свидетельствовало о развитии советского автопрома, а эксклюзивность исполнения в сочетании с роскошью внутренней отделки указывала на высочайшее место обладателя в государственной иерархии.

Кабриолет ЗИЛ-111В и его модификация ЗИЛ-111Д были изготовлены в период хрущевской оттепели. Появление высших партийных руководителей на открытых автомобилях в окружении народных масс должно было демонстрировать единство партии и народа, символизировать их неразрывную связь. К середине 1970-х годов звезды генерального секретаря ЦК КПСС в кабrioлете прекратились и ЗИЛ-111Д продолжал использоваться лишь на открытых парадах на Красной площади. ★



Министр обороны СССР Андрей Гречко в автомобиле ЗИЛ-111В на параде в честь годовщины Октябрьской революции, 1958 г.

быть общедоступным автомобилем, и пользовались им в основном чиновники, видные ученые и деятели искусств. Однако были приняты меры, чтобы обеспечить справедливый доступ к таким автомобилям и простым трудящимся. В частности, ЗИС-101 разыгрывался в лотерею и активно использовался в качестве такси. Кроме того, ЗИСы работали в скорой помощи.

Следующий представительский автомобиль, ЗИС-110, появился на дорогах советской страны после Победы, в июле 1945 года. В его конструкции были использованы многие довоенные наработки. Особо следует отметить, что и конструирование нового лимузина, и создание оснастки для его производства осуществлялись силами специалистов ЗИСа. К этому времени советская автомобильная промышленность достигла полной технологической независимости. Как и ЗИС-101, ЗИС-110 был доступен любому советскому гражданину – в качестве такси, маршрутного такси или кареты скорой помощи. Всего с 1945 по 1958 год было выпущено 2089 автомобилей.

Автомобили для избранных

К 1953 году в СССР был налажен полный цикл конструирования и производства представительских автомобилей. Исходя из мировой практики развития автомобильной промышленности, логично было бы ожидать дальнейшего увеличения как количества выпускаемых машин, так и доступности их для народа. Однако все



Автомобиль ЗИЛ (193-12) 1953 года в Музее ретро-автомобилей в АТЦ «Мастера», 2018 г.

Механосборочный цех особого назначения

Тогда-то строго засекреченный механосборочный цех № 6, о котором знали даже не все зиловцы, выпускал роскошные лимузины. Эти машины участвовали в парадах Победы, возили генсеков и высоких иностранных гостей.

Попав в этот секретный механосборочный цех можно было только по специальному пропуску, который следовало получить в Комитете государственной безопасности. Не только простые сотрудники, но даже руководство завода не всегда имело такую возможность.

Новому автомобилю – новый конвейер

После того как было принято решение о выпуске на ЗИСе легковых автомобилей, возникла необходимость создания для этих целей отдельной производственной линии. Цех по производству представительских автомобилей, он же 6-й механосборочный цех, был построен в 1936 году. 18 января 1937 года началась конвейерная сборка ЗИС-Ю1, а с 1939 года – модернизированного ЗИС-Ю1А. Производство продолжалось даже в годы войны, до 1945 года успели построить 8752 машины, и ЗИС-Ю1 стал самой массовой легкой моделью завода за всю его историю.

С 1945 по 1961 год с конвейера сходила новая модель – ЗИС-110, но за 15 лет было выпущено лишь 2072 экземпляра. Их использовали не только как представительские, но и в качестве карет скорой помощи и даже как маршрутные такси.

Пришедший ему на смену ЗИЛ-П стал автомобилем исключительно для нужд высшего руководства СССР, а объемы его выпуска упали до 10–15 штук в год. С годами менялись модели, но предназначение МСЦ-6 – быть единственным поставщиком лимузинов для нужд государства – оставалось прежним.



Здание «ЗиЛ» на крыше административного здания бывшего автозавода им. Ломоносова (АМО-ЗИЛ) в Москве. 2017 г.

КАК ЭТО БЫЛО НА ГАЗе

ГАЗ-13 «Чайка» собиралась на отдельном конвейере, было выпущено 3179 штук. Сборка следующей модели, ГАЗ-14, осуществлялась вручную в цеху производства автомобилей малых серий (ПАМС) на стеллажах – процесс был весьма медленным и кропотливым, поскольку для достижения требуемого результата на одну машину необходимо раз пересобирали заново. С 1977 по 1988 год было изготовлено 1114 машин.

От конвейера – к штучному производству

До конца 1980-х годов ЗИЛ ежегодно выпускал примерно по 15 легковых автомобилей силами приблизительно 600 сотрудников МСЦ-6.

Небольшой объем выпуска обусловил переход от конвейерной к стальной сборке. При такой технологии несущая рама устанавливается на стель и бригады фактически вручную собирают автомобиль. Примечательно, что в этом цеху был практически полный цикл производства автомобиля. Штучное производство, хотя и являлось тяжелым финансовым бременем для ЗИЛ, долгие годы позволяло заводу держать знамя флагман отечественной автоиндустрии.

Как собирали представительские ЗИЛы

Рама, двигатель, элементы трансмиссии и ходовой части, а также крыши изготавливали в заводских цехах. Готовые агрегаты и отдельные детали поступали

Автомобиль ЗИС-110 на выставке «Парад старинных автомобилей в историческом Петро-павловском», 2009 г.





Московский автомобильный завод им. И.А. Луцкого. Сборка автомобилей представительского класса ЗИЛ-4104 в цеху № 6. 1994 г.

в цех, где из них собирали автомобили. Кузовные элементы ЗИЛов, за исключением крыши, изготавливались вручную методом выколотки на дубовых шаблонах, что делало каждую машину уникальной. К примеру, крыло от одной машины с вероятностью до 90 % не могло встать на другой ЗИЛ так, чтобы попасть во все зазоры. После предварительной сборки и подгонки все поверхности кузовных элементов выравнивались методом наплавки на металл олова. Выровненные таким способом детали окрашивались нитроэмалью. На кузов ЗИЛов наносилось от 9 до 15 слоев краски, при этом каждый из слоев высушивался в камере и полировался перед нанесением следующего. Это позволяло получить очень глубокий цвет. Последний слой наносился уже после обкаточных испытаний автомобиля.

Отдельное подразделение цеха работало над интерьером салона: здесь раскраивали и шили чехлы, обтягивали кресла, диваны и панели внутренней отделки. Изготовление одного автомобиля занимало до пяти месяцев. Разумеется, любой ЗИЛ был воплощением качества в тогдашнем понимании смысла этого слова. Ни о каком заводском браке не могло быть и речи: все узлы, агрегаты, лакокрасочное покрытие, элементы отделки экстерьера и интерьера проходили целый ряд проверок, чтобы исключить малейший недочет.

Полностью собранный автомобиль отправлялся на обкаточные испытания, в ходе которых проезжал до 1000 км. После возвращения в цех устранялись выявленные в ходе обкатки автомобиля неполадки, а кузов окрашивался и полировался в последний раз. Лишь после этого машина передавалась заказчику.

Вторая жизнь МСЦ-6

В начале 1990-х годов производство упало до мизерных объемов: в год удавалось собирать не более десяти машин. Тем не менее цех не стали закрывать, он продолжал функционировать. Складывается впечатление, что руководители завода эпохи Лужкова, несмотря на всю свою неэффективность, осознавали культурную ценность легкового производства ЗИЛа для России и словно берегли его для будущих поколений и лучших времен. Конец МСЦ-6 наступил в 2009 году: годом ранее был собран последний автомобиль, новых заказов не предвиделось, а главная надежда – выиграть тендер на обновление парка кабриолетов, на которых по Красной площади во время Парада Победы передвигаются командующий и принимающий, – рухнула.

ПОДСТРЕЛЕННАЯ «ЧАЙКА»

В 1988 году вышло знаменитое постановление ЦК КПСС «О борьбе с привилегиями». На основании этого документа сначала запретили использование «Чайки», а затем автомобиль вообще сняли с производства. И не просто сняли – были уничтожены вся технологическая оснастка, рабочая документация, сборочные линии, кузовные штампы и так далее. За всю историю мирового автомобилестроения это был единственный случай такого рода! В 1996 году руководство завода предложило возобновить производство «Чайки», но не осталось практически ничего. Разработка заново была экономически нецелесообразна. Возрождения марки так и не состоялось.

Отчетливо
автомобилестро



В 2014 году сбылись худшие прогнозы: МСЦ-6 выставили на муниципальные торги, причем единым лотом! Хочешь владеть легендарным производством – покупай все, от станков до швабр. Была опасность, что на аукцион просто никто не явится, торги будут признаны несостоявшимися, а станки и запчасти просто пойдут на металлолом. В другой исход мало кто верил.

Однако неожиданно содержимое цеха приобрело ООО «МСЦБ АМОЗИЛ» (АМОЗИЛ означает «Автомоторное общество Завода индивидуальных лимузиков»), хотя само здание осталось собственностью завода. Новый владелец – это группа «энтузиастов российской автомобильной истории».

Новообразованная компания, костяк которой составляют 50 бывших заводцев, занимается обслуживанием и реставрацией легковых машин, а одновременно – сборкой новых экземпляров. Точнее, доработкой: окантовывается, на заводе остался задел для нескольких десятков автомобилей!

Рама, каркасы кузовов, двигатели, коробки передач и другие важные компоненты берутся из накопленных запасов. В магазинах не найти только кузовных панелей, а потому их приходится вручную выколачивать на деревянных бортах. При этом обошлось без имплантаций современных компонентов – в цеху стараются собирать максимально аутентичные машины.

Так что купить новый легковой ЗИЛ – вполне реально. *

Участок сборки представительского автомобилей на автозаводе имени И.А. Луцкого. 1994 г.



В НОМЕРЕ 63

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 63

МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСАЛ



КАК ИЗ «САМАРЫ»
СДЕЛАЛИ «НАТАШУ»



АВТО БЕЗ КРЫШИ:
НЕПРАКТИЧНО, НО НЕОБЫЧНО



ЖЕНСКИЙ ВКЛАД
В БЕЗОПАСНОСТЬ

12+
КОЛЛЕКЦИЯ
ЭКОНОМ-СЕРИИ



★
ВАЗ-2108 «Наташа»

★
КАК ИЗ «САМАРЫ»
СДЕЛАЛИ «НАТАШУ»

★
АВТО БЕЗ КРЫШИ:
НЕПРАКТИЧНО,
НО НЕОБЫЧНО

★
ЖЕНСКИЙ ВКЛАД
В БЕЗОПАСНОСТЬ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ